Deutscher Bundestag **Drucksache 16/553**
16. Wahlperiode 07. 02. 2006

Antrag

der Abgeordneten Winfried Hermann, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bestandssanierung der Verkehrsinfrastruktur ausweiten und effektive Sanierungsstrategie vorlegen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Verkehrsinfrastruktur kommt in die Jahre und die Bestandssanierung hat mit dem Wachstum der Verkehrsnetze nicht standgehalten. Marode Brücken und Tunnel, Schlaglöcher auf Straßen und Langsamfahrstellen auf der Schiene sind die Folge. Spätestens nach 30 Jahren sind insbesondere bei Ingenieurbauwerken wie Brücken und Tunnel umfangreiche Sanierungsmaßnahmen fällig. Dies ist in der Vergangenheit oft unterblieben, so dass laut Straßenbaubericht 2004 insgesamt rund 12 Prozent der Brückenbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen die Zustandsbewertung „kritisch“ oder sogar „ungenügend“ erhalten haben. In beiden Fällen ist eine umgehende Instandsetzung erforderlich, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleisten zu können.

Die Bundesregierung der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat mit dem Bundesverkehrswegeplan 2003 bis 2015 bereits den Anteil der Sanierungsmittel über alle Verkehrsträger mit 56 Prozent bereits deutlich gesteigert. Für die Bundesfernstraßen liegt der Sanierungsanteil hingegen nur bei 49 Prozent. Allerdings unterlaufen mehrere Bundesländer diese Vorgabe, indem Mittel, die für die Bestandssanierung vorgesehen sind, mit Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums für Neu- und Ausbauprojekte umgewidmet werden. Zudem ist die Investitionsquote für die Sanierung noch deutlich zu niedrig.

Zwar konnte der Modernitätsgrad der Eisenbahninfrastruktur unter den Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zwischen 1998 und 2003 von 64 auf 68 Prozent angehoben werden. Dieser positive Trend droht abzubrechen. In den letzten zwei Jahren ist bereits wieder ein dramatischer Anstieg von Langsamfahrstellen festzustellen gewesen – offensichtlich Ergebnis einer neuerlichen investiven Vernachlässigung des Bestandsnetzes durch die Deutsche Bahn (DB). Klassische Sanierungsaufgaben, wie die Beseitigung von Langsamfahrstellen oder die Renovierung von Brückenbauwerken werden vernachlässigt, sondern fließen in den Rückbau von Ausweich-, Anschluss-, Abstell-, Rangier- und Ladegleisen. Dies führt dazu, dass künstlich Engpässe im Schienennetz geschaffen werden, unter denen vor allem die Wettbewerber der Deutschen Bahn AG leiden, weil zunehmend Anträge für zusätzliche Verkehre mit Verweis auf mangelnde Trassenkapazitäten abgelehnt oder nur sehr unattraktive Slots angeboten werden. Die Netzrückbauten und das damit verbundene Absinken der Streckenkapazität haben darüber hinaus Auswirkungen auf die Betriebsqualität und hier insbesondere die Pünktlichkeit, weil bisher vorhandene Pufferungsmöglichkeiten im Bereich des Netzes nicht mehr zur Verfügung stehen. Das Ziel, mehr Ver-

kehr auf die Schiene zu bringen, ist daher nur dann gewährleistet, wenn die Eisenbahninfrastruktur diskriminierungsfrei bewirtschaftet wird. Das Gutachten über mögliche Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG sieht dies am besten beim Getrennten Modell gewährleistet.

Zudem fehlt Transparenz über den Netzzustand der Schienenwege. Deshalb ist es überfällig, dass der Bund einen qualifizierten Netzzustandsbericht für die Schienenwege vorlegt. Dieser muss den Zustand des Netzes detailliert beschreiben und daraus sinnvolle Netzentwicklungsstrategien ableiten, auf deren Grundlage der notwendige Sanierungsbedarf des Schienennetzes beziffert werden kann. Die rot-grüne Koalition hat mit dem Haushalt 2005 bereits Geld für die Erarbeitung eines solchen Netzzustandsberichts beschlossen. Bis heute ist vom Bundesverkehrsministerium jedoch keiner vorgelegt worden.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Deutsche Bahn AG in den letzten Jahren im steigenden Maße nicht die ihr vom Bundestag im Haushalt zugewiesenen Gelder vollständig abgerufen hat. Die Gründe sind, dass die Zuschüsse des Staates jeweils mit fünf bis zehn Prozent Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG kofinanziert werden müssen. Eigentlich ein gutes Geschäft. Da die DB AG aber hoch verschuldet ist, ihre knappen Eigenmittel zudem für Zukäufe in der Logistiksparte nutzt, wo sich höhere Renditen erwirtschaften lassen als mit Netzinvestitionen, und eine möglichst positive Bilanz als Argument für einen schnellen Börsengang ausweisen möchte, werden die Mittel nicht abgerufen. Auch dies ist ein zusätzliches Argument dafür, den DB Konzern nicht integriert an die Börse zu bringen.

Aufgrund dieser Geschäftspolitik der DB sind der Bahninfrastruktur in den letzten Jahren insgesamt bis zu 1,4 Mrd. Euro verloren gegangen. Finanzmittel, die dringend für eine sinnvolle Bestandserneuerung eingesetzt werden müssten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

1. die zusätzlichen Verkehrsinvestitionen bis 2009 in Höhe von 4,3 Mrd. Euro ausschließlich für die Sanierung von Bundesfernstraßen, Bundesschienenwegen und Bundeswasserstraßen nach dem Verteilungsschlüssel 45:45:10 zu verwenden und entsprechende zusätzliche Bestandssanierungsprogramme für die einzelnen Verkehrsträger unter Berücksichtigung eines Sonderprogramms für kommunale Brückenbauwerke aufzulegen,
2. Anträge für Umwidmungen von Bestands- in Neu- oder Ausbaumittel bei Bundesfernstraßen durch die Länder nicht mehr zu genehmigen, sondern die zweckgemäße Verwendung der Mittel durchzusetzen,
3. einen qualifizierten Netzzustandsbericht für die Schienenwege vorzulegen, der die Grundlage für die Entwicklung einer volkswirtschaftlich sinnvollen Strategie der Bestandserneuerung des Schienennetzes und einer entsprechenden Mittelverwendung der zusätzlichen Bestandsmittel bildet,
4. dafür zu sorgen, dass die nicht abgerufenen Mittel für Schienenwegeinvestitionen, die in den Straßenbau geflossen sind, in den kommenden Jahren ausschließlich wieder für die Schiene bereitgestellt werden,
5. das Abrufen und die sinnvolle Verwendung dieser Mittel durch die Deutsche Bahn AG umgehend mit geeigneten und verbesserten Monitoring- und Controllinginstrumenten sicherzustellen.

Berlin, den 7. Februar 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333